

**This Page Is Inserted by IFW Operations
and is not a part of the Official Record**

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images may include (but are not limited to):

- **BLACK BORDERS**
- **TEXT CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES**
- **FADED TEXT**
- **ILLEGIBLE TEXT**
- **SKEWED/SLANTED IMAGES**
- **COLORED PHOTOS**
- **BLACK OR VERY BLACK AND WHITE DARK PHOTOS**
- **GRAY SCALE DOCUMENTS**

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

**As rescanning documents *will not* correct images,
please do not report the images to the
Image Problem Mailbox.**

JP-U-61-75305

In an air conditioning apparatus, an air conditioning unit (1) is formed to be separated from a blower unit (17) having a blower 20. The air conditioning unit (1) includes a cooling heat exchanger (6), and a heating heat exchanger (5) disposed at an upper side of the cooling heat exchanger (6). During a heating mode, a suction port (22) of the blower unit (17) is inserted into a connection port (14) of the air conditioning unit (1), and air sucked from an upper air outlet (13) of the air conditioning unit (1) is blown toward the foot area of a passenger in the passenger compartment from an air outlet (23) of the blower unit (17). On the other hand, during a cooling mode, the air outlet (23) of the blower unit (17) is inserted into the connection port (14) of the air conditioning unit (1), and air sucked from the suction port (22) of the blower unit (17) is blown toward an upper portion of the passenger compartment from the upper air outlet (13) of the air conditioning unit (1).

公開実用 昭和61-75305

⑩ 日本国特許庁(JP)

⑪ 実用新案出願公開

⑫ 公開実用新案公報(U) 昭61-75305

⑬ Int.Cl.⁴

B 60 H 1/00

識別記号

1 0 2

庁内整理番号

A-7153-3L

⑭ 公開 昭和61年(1986)5月21日

審査請求 有 (全 頁)

⑮ 考案の名称 車両用空調装置

⑯ 実 願 昭59-160823

⑰ 出 願 昭59(1984)10月24日

⑱ 考 案 者 金 子 寿 好 埼玉県大里郡江南村大字千代字東原39番地 デーゼル機器株式会社江南工場内

⑲ 出 願 人 デーゼル機器株式会社 東京都渋谷区渋谷3丁目6番7号

⑳ 代 理 人 弁理士 大 貫 和 保 外1名

公開実用 昭和61-75305

明 細 書

1. 考案の名称

車両用空調装置

2. 実用新案登録請求の範囲

1. 暖房用熱交換器と冷房用熱交換器及び温度調節手段とを備え、上方に吹出口を下方に下記する送風装置本体との接続口とを設けた空調装置本体と、内部に送風機を収納し前記接続口と接続可能な吸入口と吹出口とを対向するように形成した送風装置本体とより成り、前記空調装置本体の接続口に必要に応じて送風装置本体の吸入口又は吹出口のどちらか一方を選択接続するようにしたこと

を特徴とする車両用空調装置。

2. 送風機は遠心送風機であることを特徴とする実用新案登録請求の範囲第1項記載の車両用空調装置。

3. 考案の詳細な説明

(産業上の利用分野)

この考案は、車両特に建設車両用の空調装置に関する。

(従来の技術)

従来、車両用空調装置にあつて、暖房用熱交換器と冷房用熱交換器とエアミックスドア等の温度調節手段を設けて、一つの遠心型の送風機を用いて温調された空気を常に上方の吹出口より吹出していた。したがつて、夏期等の冷房時または中間期の冷暖風を混合して吹出させる時には良いが、冬期等の暖房時には、頭熱足寒となり空調フィーリングが悪化していた。そして、送風機は小型で音響が少なく、同一風圧、同一風量、同一回転数に対し羽根車の直径が非常に小さくて済み、設備費、すえ付面積の節約ができるシロッコファン等の遠心送風機が用いられている。

(考案が解決しようとする問題点)

しかし、遠心送風機は、回転方向を選ぶために順方向回転と逆方向回転の切換回転ができなく、吹出方向は一方向であつた。これを解決するために、冷房専用、暖房専用の送風機を設けたものが実用化されているが、大型化にならざるを得ない欠点があつた。

公開実用 昭和61-175305

そこで、この考案は、冷風の場合は上方の吹出が、暖風の場合は下方の吹出ができるようにしたことを目的とするものである。

(問題点を解決するための手段)

この考案の要旨は、暖房用熱交換器と冷房用熱交換器及び温度調節手段とを備え、上方に吹出口を、下方に下記する送風装置本体との接続口とを設けた空調装置本体と、内部に送風機を収納し前記接続口と接続可能な吸入口と吹出口とを対向するように形成した送風装置本体とより成り、前記空調装置本体の接続口に必要に応じて送風装置本体の吸入口又は吹出口のどちらか一方を選択接続するようにしたことにある。

(作用)

したがって、冷風吹出しの場合には、空調装置本体の接続口に送風装置本体の吹出口を嵌入して上方の吹出口から上方吹出ができると共に、暖風吹出しの場合には、空調装置本体の接続口に送風装置本体の吸入口を嵌入して下方吹出ができるもので、前記目的を達成できるものである。

(実施例)

以下、この考案の実施例を図面により説明する。

図において、空調装置本体 1 は、金属板等で囲んで内部に空調機器を収納する空間 2 を有するよう、ほぼ縦長に形成され、支持台 3 に固装されている。この空調装置本体 1 の空間 2 内には、上方にバイパス通路 4 を残して車両の冷却水による暖房用熱交換器 5 が、そして、その下方に冷房サイクルを構成するエバポレータの冷房用熱交換器 6 がそれぞれ配され、該バイパス通路 4 には、温度調節手段となるエアミックスドア 7 が配されている。このエアミックスドア 7 は、暖房用熱交換器 5 に冷却水の供給を制御する温水弁（図示せず）と連動して動かされる。

空調装置本体 1 の上方には、水平面 8 と傾斜面 9 とを有し、水平面 8 には、下記する送風機 20 の風量を OFF から徐々に増大するように調量する送風量コントロールスイッチ 10、前記冷房用熱交換器 6 の能力を制御するサーモコントロールスイッチ 11 及び前記エアミックスドア 7 を制御

公開実用 昭和61-75305

する温度コントロールレバー12を有しており、サーモコントロールスイッチ11は冷房サイクルOFF接点と、それに続いて冷房サイクルを構成するコンプレッサのON-OFF温度制御接点とを有し、温度コントロールレバー12を動かすことで冷風と暖風との混合比が変化される。傾斜面9には、上方の吹出口13が設けられ、その方向を適宜に変化できる構成となつている。

空調装置本体1の下方には、その前面側に横方向に長い接続口14が形成され、該接続口14は前記した冷房用熱交換器6の下方の空間に接続されている。この接続口14には下記する送風装置本体17の吸入口22又は吹出口23が嵌入されて接続される。

送風装置本体17は、金属板等で囲んで内部に送風機20等を収納する空間18を有するように横長に形成されている。

送風装置本体17の内部には、スクロール19、その内部に配される遠心型の送風機20及びその送風機20を回転させるモータ21を有し、その

外側に長手方向に吸入口 2 2 とこれに対向する側に吹出口 2 3 とを突出して形成している。この吸入口 2 2 と吹出口 2 3 は共に同じ形状で、前記空調装置本体 1 の接続口 1 4 内に嵌込める形状となっている。

吸入口 2 2 は送風機 2 0 の吸込み側に連通され、吹出口 2 3 は送風機 2 0 の吹出し側に連通されている。したがって、送風機 2 0 が第 2 図矢印方向に回転すると、吸入口 2 2 から空気を吸入し、吹出口 2 3 から空気を吹出させることになる。

この送風装置本体 1 7 は前記支持台 3 上に載置され、しかる後に送風装置本体 1 7 と空調装置本体 1 とを連結手段 2 4 にて結合する。連結手段 2 4 はこの実施例では一方にフック部 2 4 a を固着し、他にバックル部 2 4 b を設けた構成であるが、この連結手段に限定するものではない。

上述の構成において、冬期等における暖房時には、まず送風装置本体 1 7 の吸入口 2 2 を空調装置本体 1 の接続口 1 4 内に嵌入し、連結手段 2 4 にて固定する。即ち第 2 図に示すように、しかる

公開実用 昭和61-75305

後に、温度コントロールレバー12をHOT側に切換えて、送風量コントロールスイッチ10をOFFから適宜な送風量に切換える。これにより、車室内空気は上方の吹出口13を介して吸込まれ、暖房用熱交換器5にて温められ、不作動の冷房用熱交換器6を介して送風機20を通り吹出口23から車室内の足元付近に吹出される。

夏期の冷房や、中間期にあつては、まず送風装置本体17が第2図のような状態にある場合には、該本体17を取り外して、空調装置本体1の接続口14に該送風装置本体17の吹出口23を嵌入し、今までと逆に連結する。

しかる後に、温度コントロールレバー12をCOLD側に切換え、サーモコントロールスイッチ11をOFFから適宜な位置に切換え、送風量コントロールスイッチ10をOFFから適宜な送風量へ切換える。これにより送風装置本体17の吸入口22から車室内の下方の空気を吸込み、該送風装置本体17の吹出口23から空調装置本体1へ送られ、冷房用熱交換器6にて冷風となり、必

要により動かされている暖房用熱交換器 5 を介して上方の吹出口 1 3 から車室内の上方に向けて冷風が吹出されるものである。

なお、中間期に吹出温度をそれほど下げないようにするためには、温度コントロールレバー 1 2 を H O T 側に適宜量移動すれば暖房用熱交換器 5 にエンジンの冷却水が導びかれると共に、エアミックスドア 7 で該暖房用熱交換器 5 を通す量が制御されて冷風が適宜再加熱されるものである。

(考案の効果)

以上のように、この考案によれば、送風装置本体の空調装置本体への接続方向を変えることにより、冷房時には上方吹出を、暖房時には下方吹出を得ることができて、空調装置の基本である頭寒足熱を発揮でき、空調フィーリングを向上させることができる。

4. 図面の簡単な説明

第 1 図はこの考案の実施例を示す斜視図、第 2 図は同上の断面図、第 3 図は空調装置本体から送風装置本体を外した状態の斜視図、第 4 図は送風

公開実用 昭和61-75305

装置本体の吹出口方向から見た図である。

1 . . . 空調装置本体、5 . . . 暖房用熱交換器、6 . . . 冷房用熱交換器、7 . . . 温度調節手段、13 . . . 上方の吹出口、14 . . . 接続口、17 . . . 送風装置本体、20 . . . 送風機、22 . . . 吸入口、23 . . . 吹出口。

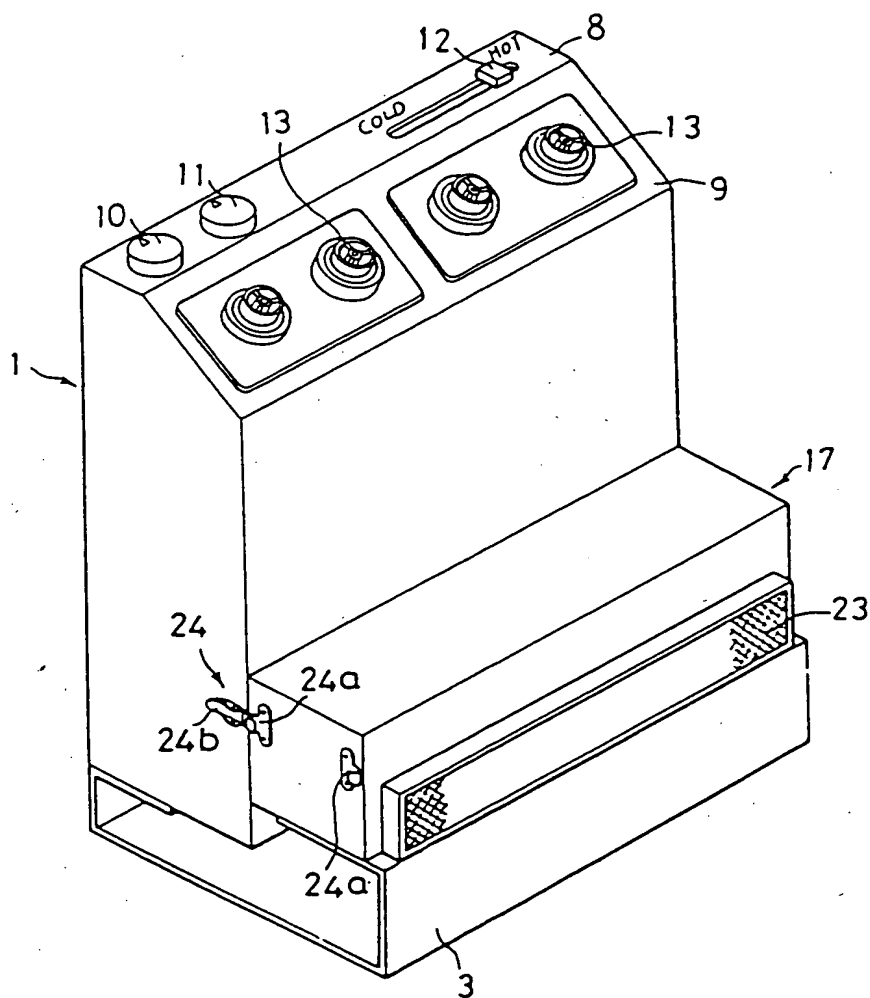
実用新案登録出願人 チーゼル機器株式会社

代理人 弁理士 大 貫 和

同 早 川



第 1 图

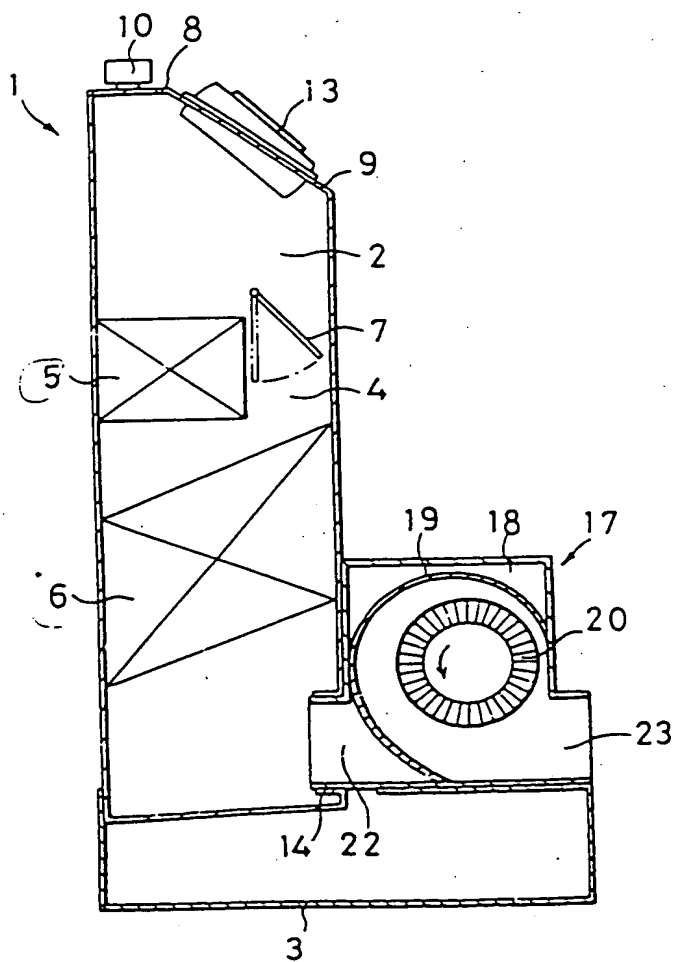


47

代辦人 李 經 仁 大 負 和 保

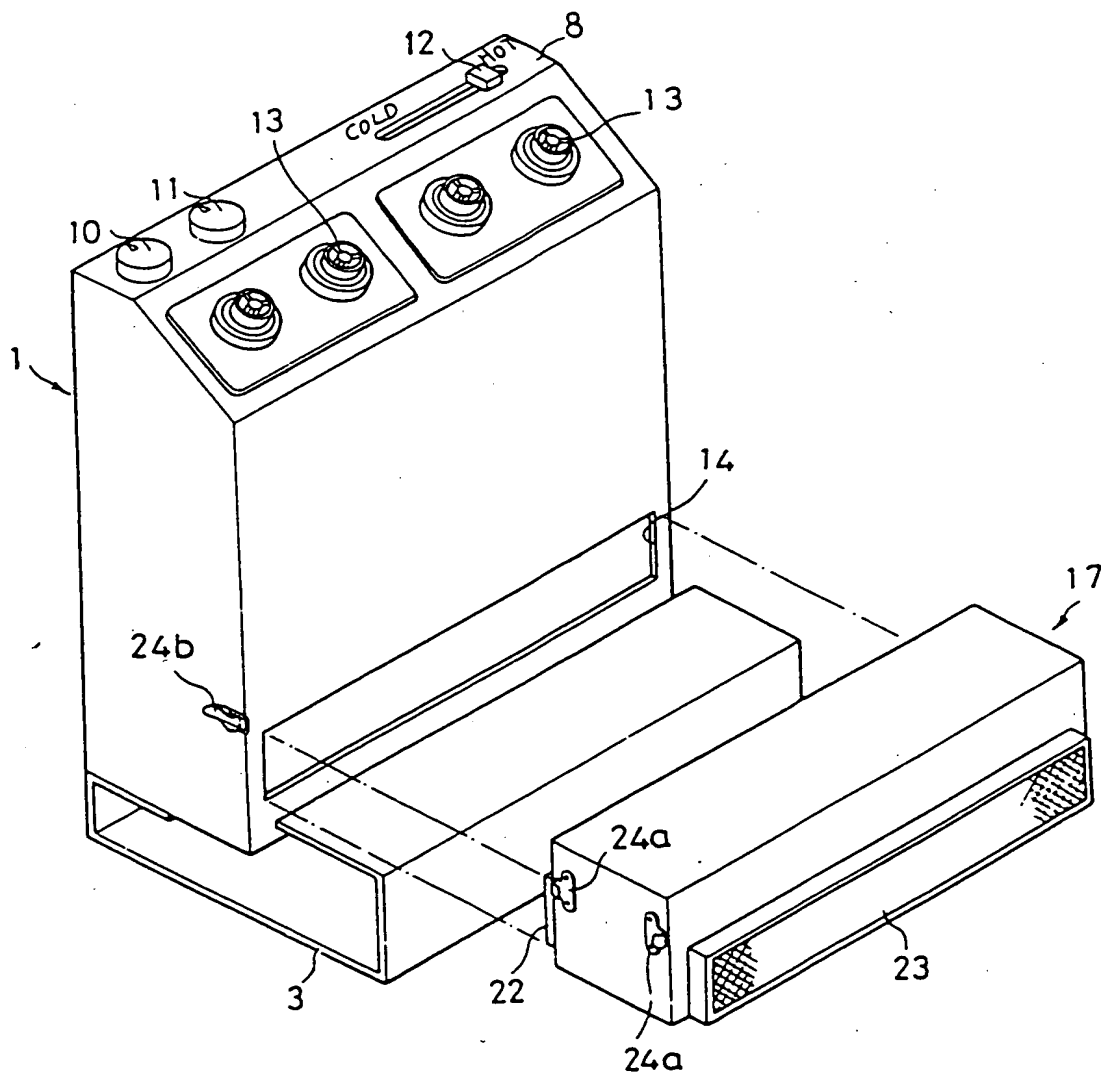
電話 753.15

第 2 図



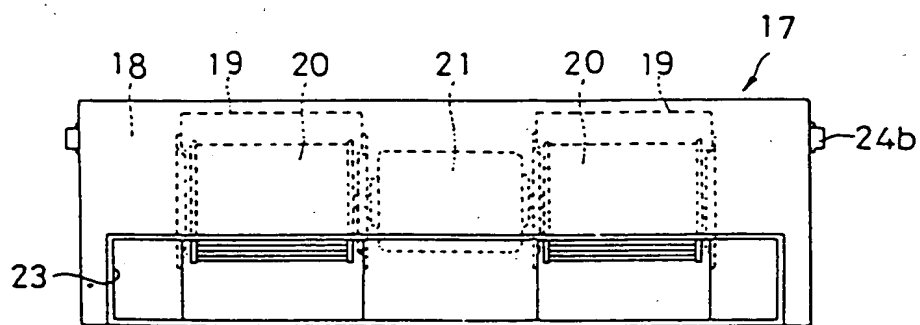
代明人等組工大富和保

第 3 図



公開実用 昭和61-75305

第 4 図



代理人 堀江 大 貴 和 保